

УДК 347463

Б.А. Джандарбек, Е.Е. Қалмақбаева

Казахский национальный университет имени аль-Фараби,
Факультет международных отношений, Казахстан, г. Алматы
e-mail: erkezhan.91@mail.ru

Правовой анализ многосторонних соглашений в сфере международных автомобильных перевозок грузов

В данной статье рассматривается понятие международных автомобильных перевозок и особенности их правовой регламентации. Автор акцентирует внимание на таких фундаментальных многосторонних соглашениях в сфере международных автомобильных перевозок грузов, как Конвенция 1956 года о договоре международной дорожной перевозки грузов, Соглашение 1976 года о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и специальных транспортных средств, предназначенных для этих грузов, Таможенная конвенция 1975 года о международной перевозке грузов с применением книжки МДП, Европейское соглашение 1969 года о международной перевозке опасных грузов, анализирует их положения, и отмечает недостатки данных актов. В статье также дается понятие «накладной» – главного перевозочного документа, и обязательные и дополнительные требования к ее оформлению.

Ключевые слова: международные автомобильные перевозки грузов, Конвенция ЦМР, ДОПОГ, СПС, Конвенция МДП

Б.А. Джандарбек, Е.Е. Қалмақбаева

Жүктердің халықаралық автокөлік тасымалындағы көпжақты келісімдер

Бұл мақалада халықаралық автокөлік тасымалының түсінігі және оны құқықтық реттеудің ерекшеліктері көрсетілген. Автор халықаралық автокөлік жүк тасымалы саласындағы 1956 жылғы Жүктердің халықаралық жол тасымалы шарты туралы конвенциясы, 1976 жылғы Халықаралық тез бүлінетін тамақ өнімдерін тасымалдау туралы және осы тасымалдауларға арналған арнайы көліктік құралдары туралы келісім, 1975 жылғы ХЖТ кітапшасын қолдана отырып халықаралық жүк тасымалдау туралы Кеден Конвенциясы, 1969 жылғы Халықаралық жолдармен қауіпті жүктерді тасымалдау туралы Конвенциясы сияқты басты көпжақты келісімдерді жете қарастырып, ережелерін талдап, көрсетілген актілердің кемшіліктерін айқындайды. Мақалада сондай-ақ «жүкқұжат» – басты тасымалдау құжатының түсінігі беріліп, оны құрастырудың міндетті және қосымша талаптары қарастырылған.

Түйін сөздер: жүктердің халықаралық автокөлік тасымалы, ЖХШК, ДОПОГ, ТБТҚ, ХЖТ Конвенциясы

B.A. Zhandarbek, Y. Kalmakbayeva

Multilateral agreements in the sphere of international carriage of goods by road

This article deals with the concept of international road transport and the characteristics of their legal regulation. The author focuses on such fundamental multilateral agreements in the field of international road transport of goods, such as the Convention on the Contract for International Carriage of Goods by Road (1956), Agreement on the International Carriage of Perishable Foodstuffs and on the special equipment to be used for such goods (1976), Convention on International Transport of Goods Under Cover of TIR Carnets (1975), European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road (1969), analyzes their provisions, and notes the shortcomings of these acts. The article also gives the notion of "consignment" – the main transportation document, and mandatory and optional requirements for its registration.

Key words: international carriage of goods by road, CMR Convention, ADR, ATP, TIR Convention

Еще с древних времен торговля считается одной из основополагающих форм межгосударственных отношений. Но она никогда не

ограничивалась заключением договоров и контрактов купли-продажи. На сегодняшний день существует ряд сделок, связанных с данной от-

раслью. Например, автомобильные перевозки, страхование, денежно-расчетные отношения и т.д. Транспортный процесс является двигателем международной торговли и неотъемлемой частью межгосударственных отношений, а также обеспечивает динамику экономических связей и рациональное разделение труда между государствами. Как отмечал Васильев Г., одной из быстро развивающейся экономической отрасли является международная автомобильная перевозка, которая ежегодно приносит в бюджет страны более 6,3 млрд. рублей, и обеспечивает перевозку грузов по стоимости – 25%, и по объему – 4% [1].

Международной автомобильной перевозкой является перевозка, осуществляемая автомобильным транспортом, и при которой места отправления и назначения могут находиться на территории разных государств, либо на территории одной страны, но с предусмотренной остановкой на территории другой. За последние годы перевозка данным видом транспорта широко применяется для перевозки грузов между странами. Для международно-правового урегулирования возникающих в данной отрасли отношений были приняты разные международные соглашения. Особенностью правовой регламентации международных автомобильных перевозок грузов является то, что данная сфера регулируется международными унифицированными договорами, содержащими единообразные нормы и условия перевозок. Еще одной наиболее важной отличительной чертой международной перевозки грузов автомобильным транспортом заключается в том, что для осуществления легальной перевозки грузов на территории другого государства требуется получение разрешения его компетентных органов, и необходимо урегулировать налоговые, таможенные вопросы и оказать техпомощь автомобилям из другой страны [2].

Из-за того что данная сфера подпадает под действие как международного, так и национального права, возникает необходимость выбора приоритетных норм. В большинстве случаев международные нормы имеют приоритет над национальными.

Актуальность данной темы обусловлена геостратегическими, политическими, правовыми и экономическими факторами.

В наше время международное право располагает широкой нормативно-правовой базой, определяющей не только понятие «международная автомобильная перевозка», но и регламентирующей особенности организации данного вида перевозок. В классификации международных актов в данной сфере главенствующее место занимают источники, регулирующие перевозку грузов. Особенность данных актов заключается в том, что они по отношению к другим (соглашения по международным автомобильным сообщениям; соглашения о регулярных автомобильных линиях, заключаемые правительствами и автотранспортными организациями; соглашения, регулирующие правила дорожного движения, дорожные сигналы, знаки, использование транспортных артерий, требования к водителям и к транспорту) играют первостепенную роль. Среди международно-правовых актов, регламентирующих международную автомобильную перевозку грузов можно отметить: Конвенцию 1956 года о договоре международной дорожной перевозки грузов, Соглашение 1976 года о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и специальных транспортных средств, предназначенных для этих грузов, Таможенную конвенцию 1975 года о международной перевозке грузов с применением книжки МДП, Европейское соглашение 1969 года о международной перевозке опасных грузов.

Вышеперечисленными транспортными Соглашениями и Конвенциями конкретизируются положения об условиях перевозки грузов, ответственности перевозчика, также о международных тарифных ставках. Проанализируем их по-отдельности.

КДПГ, которую еще называют Конвенцией ЦМР, представляет собой один из фундаментальных актов, воздействующих на другие источники рассматриваемой сферы. Ее принятие было инициативой Комитета по внутреннему транспорту Европейской комиссии ООН. На сегодняшний день насчитывается 55 участников этой Конвенции, среди которых фигурируют Россия, Казахстан, Тунис и Марокко наряду с европейскими странами. Рассматриваемая Конвенция ЦМР имеет императивный характер, то есть ее положения обязательны для подписавших ее сторон и при несоответствии норм договора перевозки этой Конвенции, автоматически аннулируется действие такого договора.

Объектом регулирования данного международно-правового документа является международные перевозки грузов автомобильным транспортом. Применение положений Конвенции обуславливается четырьмя факторами:

- место отправки и принятия груза находятся в разных странах;
- транспортеру назначается вознаграждение за данную деятельность;
- хоть одно государство является участником этой Конвенции;
- перевозка грузов реализуется автомобильным транспортом, что показывает открытый характер данного международно-правового акта.

В случае неупорядоченности отдельных норм перевозок груза Конвенцией ЦМР, любая сторона может прибегнуть к нормам своего законодательства.

Главное понятие, которое используется в данной Конвенции, это – накладная, главный транспортировочный документ. Ею устанавливается договор перевозки. Обычно накладная составляется в 3 экземплярах, которые имеют одинаковую юридическую силу – для отправителя, получателя и транспортера. Для предоставления таможенным или иным компетентным органам при пересечении границ делаются копии этих накладных. В статье-6 КДПГ дается подробный перечень реквизитов, которые в императивном или диспозитивном порядке должны быть указаны в накладной. Форма данного документа была подготовлена МСАТ (IRU) при содействии МТПП (ИСС), и не является обязательной [3]. Вследствие чего, стороны могут использовать другие формы по своему усмотрению, но все же и эта форма в императивном порядке должна включать реквизиты, указанные в статье-6.

Конвенцией ЦМР разграничиваются права и обязанности отправителя груза и транспортера при осуществлении перевозки; устанавливаются порядки приема и выдачи груза, максимальные рамки ответственности транспортера (например, при потере груза перевозчик уплачивает за каждый килограмм – 25 франков). Также, КДПГ унифицирует условия транспортировки грузов, требования к документам, регламентирующим данный вид деятельности, и ответственность транспортера. Конвенция содержит отсылочную коллизионную норму по продлению или приостановке истечения искового срока дав-

ности к *lex fori*. Конвенцией предусмотрено, что при применении ее положений, перевозчик несет полную ответственность как за свои действия или бездействия, так и за действия или бездействия своих агентов или других лиц, к помощи которых он прибегал для осуществления перевозки грузов. При получении груза для перевозки, транспортер должен в обязательном порядке проверить соответствие чисел грузовых мест и их маркировки и номеров указанным в накладной; и состояние груза и упаковки. При установлении нарушений, транспортер делает специальные записи – оговорки – в накладной. Предполагается, что отсутствие оговорок подразумевает правильность данных. Отправитель груза ответственен перед транспортером за причиненный ему ущерб вследствие неполноты или неправильности данных. До предоставления получателю своего экземпляра накладной, отправитель груза имеет право предъявить требования по изменению пункта выдачи груза, доставке другому получателю, прекращению транспортировки. Последним этапом транспортной операции является выдача груза. Здесь можно отметить один нюанс: получатель имеет право получить груз, но это не является его обязанностью. В случае отказа получателем принять груз, транспортер уведомляет отправителя груза о таком обстоятельстве, и ждет от него указаний. Если он не получает указаний в определенный разумный период, то транспортер вправе распорядиться грузом, как сочтет нужным. По своему усмотрению, он может выгрузить весь груз или же осуществить хранение, либо передать груз на хранение другому лицу.

Если получатель заметит утрату или повреждение груза, он должен сделать запись в накладной. Также, получатель может подать жалобу за просрочку транспортера в течение 21 дня со дня получения груза.

Транспортер привлекается к ответственности за просрочку в доставке, не сохранность или повреждение груза, имевшей место в период между принятием к перевозке и сдачей груза. IV глава Конвенции ЦМР состоит из 13 статей, в которых освещаются вопросы ответственности перевозчика.

Определенной особенностью обладают перевозки не простых грузов, а которые могут быть скоропортящимися или опасными. Следовательно, Конвенция ЦМР не способна ре-

гулировать все отношения, связанные с международной перевозкой грузов автомобильным транспортом, и имеющие свою специфику. В данной сфере были приняты и другие международно-правовые документы. Первый такой документ, предметом регулирования которого являются перевозки опасных грузов, это Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов или просто ДОПОГ.

Данное Соглашение было принято в 1957 году, и вступило в силу в 1969 году. ДОПОГ является международным актом, устанавливающим положения, связанные с характеристикой опасных грузов и требованиями их упаковки, с транспортными средствами, занимающимися данным видом деятельности, с водителями-транспортными.

В Европейском соглашении приводится полный список опасных предметов и веществ, и классифицируются виды опасных грузов. Соглашением устанавливаются положения о подготовке опасных грузов к перевозке, о самой перевозке и содержании документов перевозки, также предельный уровень массы опасных грузов, условия погрузки и выгрузки и т.д.

Как и в ранее рассмотренной Конвенции ЦМР, и в данном Соглашении фигурирует понятие накладной. Специальная накладная пишется на языке отправителя груза и должны быть переведена либо на английский, либо на французский или немецкий язык.

Положения касательно самого транспорта и водителей предельно ясно сформулированы в данном документе. Водители транспортных средств обязательно должны быть квалифицированными, а это в свою очередь подтверждается наличием свидетельства, которое выдается после прохождения специального курса. Перевозка опасных грузов осуществляется автотранспортом, оснащенным спецзнаками и сигналами.

Такие требования и повышенное внимание к организации перевозок опасных грузов обусловлены обеспечением безопасности. Международно-правовая значимость этого соглашения заключается в создании фундамента транспортной безопасности в современном мире, в том числе, и в международных автомобильных перевозках грузов. На сегодняшний день для государств – самодостаточных субъектов международного права и хозяйствующих субъектов,

осуществляющих внешнеэкономическую деятельность – имеет особое значение обеспечение соответствующего уровня безопасности на международном уровне, и соблюдение норм и условий договоров перевозки.

В ДОПОГ определены условия перевозок опасных и особо опасных грузов, и соответственно они сводятся к самостоятельной группе грузов. В первом приложении к ДОПОГ содержится перечень особо опасных грузов, которые не перевозятся или перевозятся только при соблюдении оговоренных соглашением условий. Во втором приложении определяются требования (коммерческие, технические) к транспортным средствам, осуществляющим перевозку опасных грузов, устанавливается порядок их техосмотра и получения свидетельства по допуску к перевозкам, сроком не более чем на 1 год.

Статья-5 ДОПОГ закрепила правило, согласно которому все перевозки, регулируемые этим соглашением, остаются предметом регламентации, как национального законодательства, так и международно-правовых источников, касающихся международной торговли, международной перевозки и дорожного движения [4].

Можно отметить и ряд проблем для государств постсоветского пространства. К примеру, неконкурентоспособность транспортных средств перевозок может привести к устранению отечественных перевозчиков с рынка транспортных услуг и потере бюджета, вследствие чего возрастет потребность пользования услугами иностранных перевозчиков для импорта и экспорта грузов [5].

Следующее соглашение, регулирующее специфический вид грузов, это Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и специальных транспортных средств, предназначенных для этих перевозок (СПС). Рассматриваемый документ был принят 1 сентября 1970 г. и в полном объеме вступил в действие 21 ноября 1976 г.

В СПС приводится перечень скоропортящихся продуктов и температурные режимы для их перевозки, наряду с этим определены группы, подвергающиеся обычной и глубокой заморозке, продуктов.

Соглашение содержит отдельные положения к требованиям транспортных средств, осуществляющих перевозку скоропортящихся

продуктов. Также дается характеристика рефрижераторным транспортным средствам, используемым для перевозки «чувствительных» грузов, и фиксируются параметры, которым должен соответствовать данный вид транспорта. Установление методов контроля автотранспорта за установленными требованиями имеет немаловажное значение.

Все эти действия направлены на обеспечение безопасности перевозок и сохранности скоропортящихся продуктов питания.

Следующим международно-правовым актом, играющим важную роль в организации международных автомобильных перевозок считается Таможенная Конвенция от 1975 года о международной перевозке грузов с применением книжки МДП, принятая под эгидой ЕЭК ООН. После принятия в конвенцию 27 раз вносились поправки и дополнения. В ней содержатся положения по процедуре международной дорожной перевозки грузов с использованием главного атрибута – книжки МДП, своего рода «накладной». Эта книжка, еще известная как Carnet TIR – основной перевозочный документ, используемый в регионе МДП, и сопровождающий груз с момента его отправки с таможенной территории отправителя до таможни принимающей стороны. Транспортное средство может быть допущено к перевозке с применением книжки МДП только при наличии «свидетельства о допущении», форма которого указана в IV приложении Конвенции.

Прежде всего, данная Конвенция МДП направлена на ускорение процесса перевозки грузов через границы стран-участниц данной Конвенции и на сокращение лишних расходов. Наряду с этим она содержит нормы, упрощающие и создающие благоприятные условия для международной автомобильной перевозки.

В данном источнике присутствует понятие «институт гарантийного объединения», которое воспринимается как гарант, признанный таможенным органом страны-участницы Конвенции, для лиц осуществляющих организацию международных перевозок грузов автомобильным транспортом. В Российской Федерации эту роль выполняет АСМАП – Ассоциация международных автомобильных перевозчиков России, в Казахстане – КазАТО – Союз международных автомобильных перевозчиков РК, а Беларуси – БАМАП – Ассоциация международных автомо-

бильных перевозчиков. Они обеспечивают своих транспортеров книжкой МДП и занимаются регулированием претензий касательно процедуры МДП.

Необходимо подчеркнуть, что этот документ подписывался в 1975 г., когда в Европейском пространстве фигурировали суверенные, независимые друг от друга государства, и не было интеграционных объединений нынешнего формата. Но в XIX веке, согласно тенденции регионализации были созданы интеграционные группировки, такие как Таможенный Союз, и применение положений Конвенции МДП затруднилось в связи с неурегулированностью некоторых аспектов. К примеру, необходима дополнительная регламентация операций по перевозке грузов на территории Союза, взаимозависимости и сотрудничества таможенных органов и гарантийных объединений, учитывая отсутствие внутренних таможенных границ между этими тремя странами. 48 и 49-статьи Конвенции МДП предусматривают возможность установления больших льгот и особых правил для государств-членов таможенных и экономических союзов. При этом, Конвенция не дает определение «особым правилам». По всей видимости, пришла пора пересмотра положений данного международно-правового акта с учетом нарастающих интеграционных процессов в целях правильного действия системы МДП не только на территории отдельных стран, но и в рамках таможенных и экономических союзов для дальнейшего упрощения международных перевозок грузов.

Из анализа этих конвенций, можно сделать следующий вывод: отношения транспортных организаций, осуществляющих международные автомобильные перевозки грузов, и их клиентов регулируются не только нормами внутреннего законодательства, но и нормами международного права, закрепленными в международно-правовых источниках.

На современном этапе развития международных отношений международная перевозка грузов играет все значимую роль в силу интернационализации мирового хозяйства, интенсивного развития научных и технических достижений. Основой правовой регламентации данной сферы являются национальные законодательства стран, двусторонние межправительственные договоры, а также международные

многосторонние акты, в разработке которых немаловажную роль сыграл Комитет по внутреннему транспорту ЕЭК ООН. Интенсивное развитие и совершенствование автотранспортных средств и промышленности способствуют активизации внешнеэкономической деятельности разных стран, и имеют огромную значимость для сравнительно новых независимых акторов, появившихся на международной арене, и пытающихся осуществить интеграцию, как на региональном, так и на международном уровне.

Перевозка грузов автомобильным транспортом, и, в общем, автотранспорт занимает особое место в экономике страны в целях устойчивого экономического роста и поднятия благосостояния страны. Как справедливо отмечал Благодар-

ный Г., автомобиль является основным, самым доступным средством перевозки, являясь чуть ли не безальтернативным видом транспорта. Осуществляется перевозка более чем 60% грузов посредством автомобильного транспорта. Автотранспорт имеет огромные преимущества в силу хорошего взаимодействия с другими транспортными средствами, высокой коммерческой маневренности и отличной эксплуатационной возможности [6].

В заключении хотелось бы отметить огромные перспективы развития международных автомобильных перевозок грузов, которые рассматриваются и формируют нормативно-правовую базу не только на двустороннем, но и на международном уровне.

Литература

- 1 Васильев Г. Не быть на рынке пасынками // Транспорт России. – 2007. – № 43(487). – С. 3
- 2 Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. – М.: Юрид. лит, 1981. – 286 с.
- 3 Грузовая накладная CMR // d-inform.ru: <http://d-inform.ru/about_CM.html> Accessed: 10/02/2012
- 4 Марлухина Е.О. Комментарий к Федеральному закону от 24 июля 1998 г. № 127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» (постатейный) // garant.ru: <<http://base.garant.ru/5698380/>> Accessed: 25/03/2014
- 5 Алиев Э.А. Международно-правовые правила автомобильных сообщений и перевозок // Транспортное право. – 2005. – № 4. – С. 43-49
- 6 Благодарный Г. Снять барьеры на пути автотранспортников // Транспорт России. – 2007. – № 43(487). – С. 15-17

References

- 1 Vasilev G. Ne byit na rynke pasyinkami // Transport Rossii. – 2007. – # 43(487). – S. 3
- 2 Sadikov O.N. Pravovoe regulirovanie mezhdunarodnykh perevozok. – M.: Yurid. lit, 1981. – 286 s.
- 3 Gruzovaya nakladnaya SMR // d-inform.ru: <http://d-inform.ru/about_CM.html> Accessed: 10/02/2012
- 4 Marluhina E.O. Kommentariy k Federalnomu zakonu ot 24 iyulya 1998 g. # 127-FZ «O gosudarstvennom kontrole za osuschestvleniem mezhdunarodnykh avtomobilnykh perevozok i ob otvetstvennosti za narushenie poryadka ih vyipolneniya» (postateyniy) // garant.ru: <<http://base.garant.ru/5698380/>> Accessed: 25/03/2014
- 5 Aliev E.A. Mezhdunarodno-pravovyye pravila avtomobilnykh soobscheniy i perevozok // Transportnoe pravo. – 2005. – # 4. – S. 43-49
- 6 Blagodarnyy G. Snyat barery na puti avtoperevozchikov // Transport Rossii. – 2007. – # 43(487). – S. 15-17